Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/2078

Sachgebiet 912

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Leicht, Dr. Pohle, Dr. Althammer, Rawe, Dr. Müller-Hermann, Lemmrich und der Fraktion der CDU/CSU

betr. Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In der Begründung des Regierungsentwurfs des „Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985" (Drucksache VI/1180) wird der finanzielle Aufwand zur Verwirklichung des von der Regierung vorgelegten Bedarfsplanes (Preisstand 1968/69) mit 125 Mrd. DM angegeben. Bei zusätzlicher Berücksichtigung der hohen Preissteigerungen des Jahres 1970 belaufen sich die Gesamtkosten gemäß Schriftlichem Bericht des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

	Mrd. DM
(Drucksache VI/1967) auf	147
Der Finanzaufwand erhöht sich bei Berücksichtigung	
a) der voraussichtlichen Preissteigerungen im Jahre 1971 von 10 v. H. (Schätzung der Wirtschaftsvereinigung Bauindustrie in Düsseldorf, vgl. Handelsblatt vom 8. März 1971) um	15
b) von jährlichen Baupreissteigerungen von 3 v. H. in den Jahren ab 1972 (entsprechend den Annahmen des Bildungsrates und des Wissenschaftsrates für die Ermittlung des voraussichtlichen finanziellen Bedarfs für den Ausbau des Bildungswesens; vgl. Bildungsbericht der Bundesregierung – Drucksache VI/925, S. 97, Fußnote 2) – um weitere	35
auf insgesamt	197,

also auf eine Größenordnung von rd. 200 Mrd. DM. Als Deckung stehen aus dem derzeitigen für den Bundesfernstraßenbau zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer „nur" ca. 70 Mrd. DM zur Verfügung.

Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben, daß es realistischer ist, den Finanzbedarf für die vollständige Verwirklichung ihres Planes für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren bis 1985 mit 200 Mrd. DM anstatt mit den in der Begründung zum Gesetzentwurf genannten Zahlen (125 Mrd. DM gemäß Preisstand 1968/69 bzw. 147 Mrd. DM gemäß Preisstand 1970) anzunehmen?

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1,

2. Bundesminister Leber hat noch am 20. Dezember 1970 – also in einem Zeitpunkt, in dem der Umfang der Baupreissteigerungen des Jahres 1970 größenordnungsmäßig bereits bekannt war – in einem Interview mit dem Saarländischen Rundfunk den ungedeckten Finanzbedarf für die Verwirklichung des Ausbauplanes bis 1985 auf „nur" 50 Mrd. DM beziffert. Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben,

   2.1 daß die vom Bundesminister für Verkehr angegebene Deckungslücke bereits bei Berücksichtigung nur der im Zeitpunkt der Erklärung (20. Dezember 1970) bekannten Preissteigerungen wesentlich unterschätzt und damit falsch war und

   2.2 daß die wirkliche Deckungslücke bei Zugrundelegung der Annahmen gemäß Frage 1 mit etwa 125 bis 130 Mrd. DM (Differenz zwischen Bedarf – 200 Mrd. DM – und Deckungsmitteln – 70 Mrd. DM –) etwa $2^1/_2$mal so hoch ist, wie vom Bundesminister für Verkehr am 20. Dezember 1970 genannt?

3. Der Bundesrat hat bereits am 5. Juni 1970 darauf hingewiesen, daß aus den zur Verfügung stehenden Deckungsmitteln die I. Dringlichkeitsstufe des Bedarfsplanes erst im Jahre 1983 abgeschlossen werden könne und praktisch keine Möglichkeit bestehe, die Dringlichkeitsstufen II und III überhaupt während der Laufzeit des Gesetzes (bis 1985) in Angriff zu nehmen (Drucksache VI/1180, Seite 6). Teilt die Bundesregierung die Befürchtung, daß im Hinblick auf die zwischenzeitliche Preisentwicklung und nach den zur Verfügung stehenden Mitteln aus dem derzeitig für den Bundesfernstraßenbau zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer die Durchführung der Dringlichkeitsstufe I möglicherweise sogar bis zu dem vom Bundesrat genannten Termin (1983) noch nicht abgeschlossen ist? Bis wann ist hiernach aus heutiger Sicht mit einem Abschluß der Dringlichkeitsstufe I zu rechnen?

4. Wann kann aus heutiger Sicht nach den zur Verfügung stehenden Mitteln aus dem derzeitig für den Bundesfernstraßenbau zweckgebundenen Anteil der Mineralölsteuer frühestens mit dem Ausbau

   4.1 der Dringlichkeitsstufe II und

   4.2 der Dringlichkeitsstufe III

   begonnen werden?

5. Die Fraktion der SPD hat in jüngster Zeit wiederholt durch ihren stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden Apel eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffe um 3 bis 5 Pfennig je Liter gefordert. In der Öffentlichkeit wurde dadurch der Eindruck erweckt, als ob mit dieser Erhöhung die Realisierung des Bedarfsplanes bis 1985 sichergestellt werden könne. Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben, daß selbst eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffe um 3 bis 5 Pfennig mit Sicherheit nicht ausreicht, um ihren

Plan für den Ausbau der Bundesfernstraßen bis zum Jahre 1985 auch nur annähernd zu verwirklichen?

6. Trifft es nicht vielmehr zu, daß eine Finanzierung des ungedeckten Mehrbedarfs über eine Anhebung der Mineralölsteuer

   6.1 bei Beibehaltung des gegenwärtigen zweckgebundenen Anteils eine Erhöhung des Steuersatzes auf Benzin (bei entsprechender Erhöhung der Steuer auf Diesel) von gegenwärtig 35 Pfennig/Liter um etwa 44 Pfennig/Liter auf etwa 79 Pfennig/Liter – und zwar ab 1971, bei späterer Erhöhung entsprechend mehr –,

   6.2 bei Zweckbindung des vollen Mehraufkommens aus der Mineralölsteuer immer noch um 22 Pfennig/Liter auf 57 Pfennig/Liter ab 1971

   erforderlich machen würde?

7. Falls Frage 6 verneint wird: Welche Steuererhöhungen (Größenordnung, bezogen auf den Liter Treibstoff) und ab wann hält die Bundesregierung rein rechnerisch für erforderlich, um den ungedeckten Mehrbedarf für ihren Plan für den Ausbau der Bundesfernstraßen bis 1985 zu decken?

8. Welche Auswirkungen würden Steuererhöhungen des genannten Umfangs (Fragen 6 und 7) auf die Tankstellenpreise haben?

9. Hält die Bundesregierung Steuererhöhungen in dem zur vollen oder auch nur annähernden Erfüllung des Planes für den Ausbau der Bundesfernstraßen bis zum Jahre 1985 (Fragen 6 und 7) erforderlichen Umfang für vertretbar, und strebt sie diese an?

10. Falls Frage 9 nicht bejaht wird:

    10.1 Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben, daß ihr Bedarfsplan bis 1985 nicht verwirklicht werden kann?

    10.2 Welchen Sinn hat nach Auffassung der Bundesregierung ein in Gesetzesform verabschiedeter und damit für die Regierung verbindlicher Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985, wenn feststeht, daß dieser Plan von der Finanzierungsseite her auch nicht annähernd verwirklicht werden kann?

    10.3 Ist die Bundesregierung bereit zuzugeben, daß nachfolgend wörtlich und mit Fundstelle wiedergegebene Versprechungen des Bundesminister für Verkehr unrealisierbar und damit falsch sind:

    a) „Mit fast 100 Mrd. DM werden bis 1985 rd. 8000 km neue Autobahnen gebaut. Das Autobahnnetz wird so dicht, daß jeder zweite Autofahrer nach höchstens 6 km die nächste Auffahrt erreicht."

    (Wörtliches Zitat aus der an alle Haushaltungen im letzten Winter verteilten und „mit Unterstützung

des Bundesministers für Verkehr" herausgegebenen und aus Haushaltsmitteln finanzierten Broschüre „Neue Ordnung im Verkehr".)

b) „Bis dahin [1985] wird unser Autobahnnetz von 5000 km auf rd. 13 000 km angewachsen sein, das heißt: fast dreimal mehr Autobahnen bis 1985 für nicht einmal doppelt soviele Kraftwagen. ...

Überall dort, wo der Verkehrsfluß dadurch wesentlich verbessert wird,

— erhalten beim Autobahnbau Steigungsstrecken eine „Kriechspur" für den Lkw,

— werden ganze Neubaustrecken und vorhandene Strecken mit sechs oder mehr Fahrspuren versehen,

— werden parallele Autobahnen gebaut, von denen einige gegebenenfalls zeitweise ausschließlich dem Pkw-Verkehr vorbehalten werden können,

98 % der Bevölkerung wohnen [bis 1985] bis zur nächstgelegenen Autobahn nur höchstens 25 km entfernt in einem Gebiet, das 96 % der Fläche der Bundesrepublik deckt.

85 % der Bevölkerung wohnen [bis 1985] bis zur Autobahn nur höchstens 10 km entfernt in einem Gebiet, das 70 % der Fläche der Bundesrepublik deckt. Darin befinden sich alle Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern.

55 % der Bevölkerung wohnen [bis 1985] in Ballungsräumen nur durchschnittlich 6 km von der nächsten Autobahnauffahrt entfernt."

(Auszug aus einer mit Unterschrift und Bild versehenen Erklärung des Bundesministers für Verkehr in der von ihm im August 1969 in ebenfalls hoher Auflage herausgegebenen Werbeschrift „Start in den Straßenverkehr der Zukunft".)

10.4 Ist die Bundesregierung bereit, dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen, aus dem sich ergibt, welche Maßnahmen des Bedarfsplanes bis 1985 voraussichtlich nicht realisiert werden können?

Bonn, den 8. April 1971

Leicht
Dr. Pohle
Dr. Althammer
Rawe
Dr. Müller-Hermann
Lemmrich
Dr. Barzel, Stücklen und Fraktion